loco revue

Mars '70

N° 304

voir sommaire page 121

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer

PARIS - NUREMBERG :
Toutes les nouveautés 1970

Transformation de la 140 C Jouef
Rowa : La première Mallet en N
Le dépôt Nogent - Vincennes

FRANCE 4,50 F
ÉTRANGER 5,00 F

Loco revue

N° 304
Mars '70
33e année

LA PREMIERE REVUE FRANCAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	Page
Le dépôt de Nogent-Vincennes, un sujet idéal en HO	122
Au club de Nice, le réseau en N de M. P. Brévard	126
Les 140.C EST et OUEST sur votre réseau	129
Une BB 25 200 à partir de la 16 000 Jouef	134
Cata'ogue des modèles réduits ferroviaires français à l'échelle HO : VB *(suite)**	135
Le p'an du mois : couvert de grande capacité Gas	139
Construction d'une 141.R fonctionnant à la vapeur au 1/20 *(suite et fin)*	142
Nouveaux engins de traction : la première Mallet au 1/160	145
Encart : liste "télégraphique" complète des nouveautés 1970 présentées aux Salons de Paris et Nuremberg.	

Dans notre prochain numéro : " Spécial NUREMBERG "

Toutes les nouveautés 1970 en modélisme ferroviaire commentées et largement illustrées (clichés Loco-Revue inédits) — La ligne de la Goulette, un R.E.R. d'antan — Les transmissions (suite) — Le plan du mois : la 2D2 5500.

*

CATALOGUE DES MODÈLES RÉDUITS FERROVIAIRES FRANÇAIS À L'ÉCHELLE HO

Publié depuis juin 1968 dans les pages centrales de **Loco-Revue**, ce catalogue détachable permet à l'amateur de se constituer une documentation précise sur tous les modèles français ayant été conçus à l'échelle HO.

Mais les recherches nécessitées par une telle entreprise obligent l'auteur, M. Daniel Lejeune, à y consacrer un temps considérable et ne permettent pas toujours de respecter la parution mensuelle que nous avions annoncée initialement.

Nous rappelons aux lecteurs intéressés que les précédents feuillets ont paru dans les numéros 286 (présentation), 287 (PMP), 288 et 289 (VB), 290 (JEP), 291 (Rossi), 292 (VB), 294 (SMCF), 295 (Qui êtes-vous, M. Collard ?), 297 (PMP), 298 (JEP) et 299 (Les productions Gérard-TAB).

Voir dans ce numéro, pages 135 à 138 : VB et Lejeune.

NOTRE COUVERTURE

Au dépôt de Nogent-Vincennes la vapeur est encore reine...

Cliché M. LE GUAY.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boîte postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY

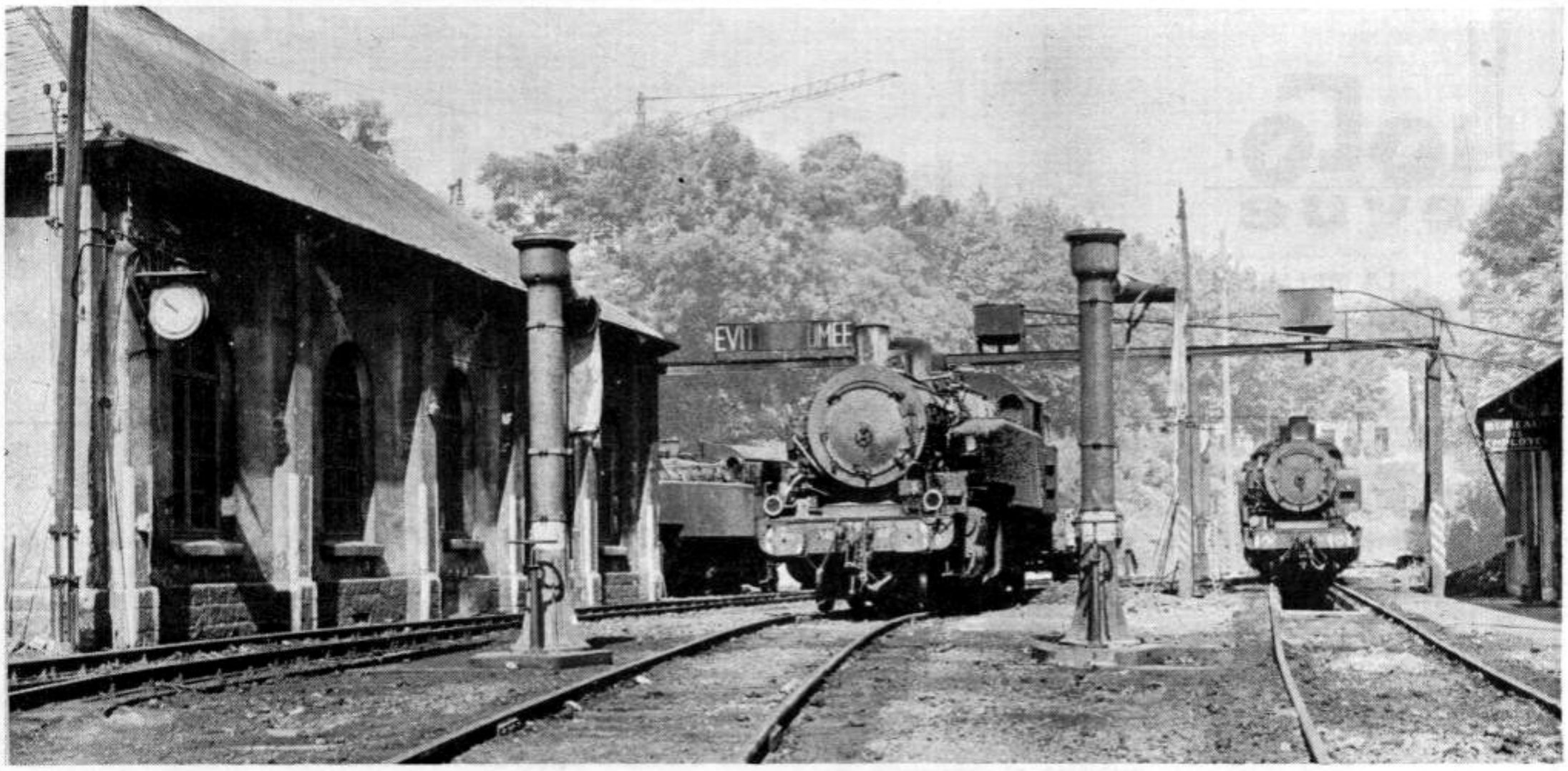
R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles,

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 45,00 F — Etranger 50,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.



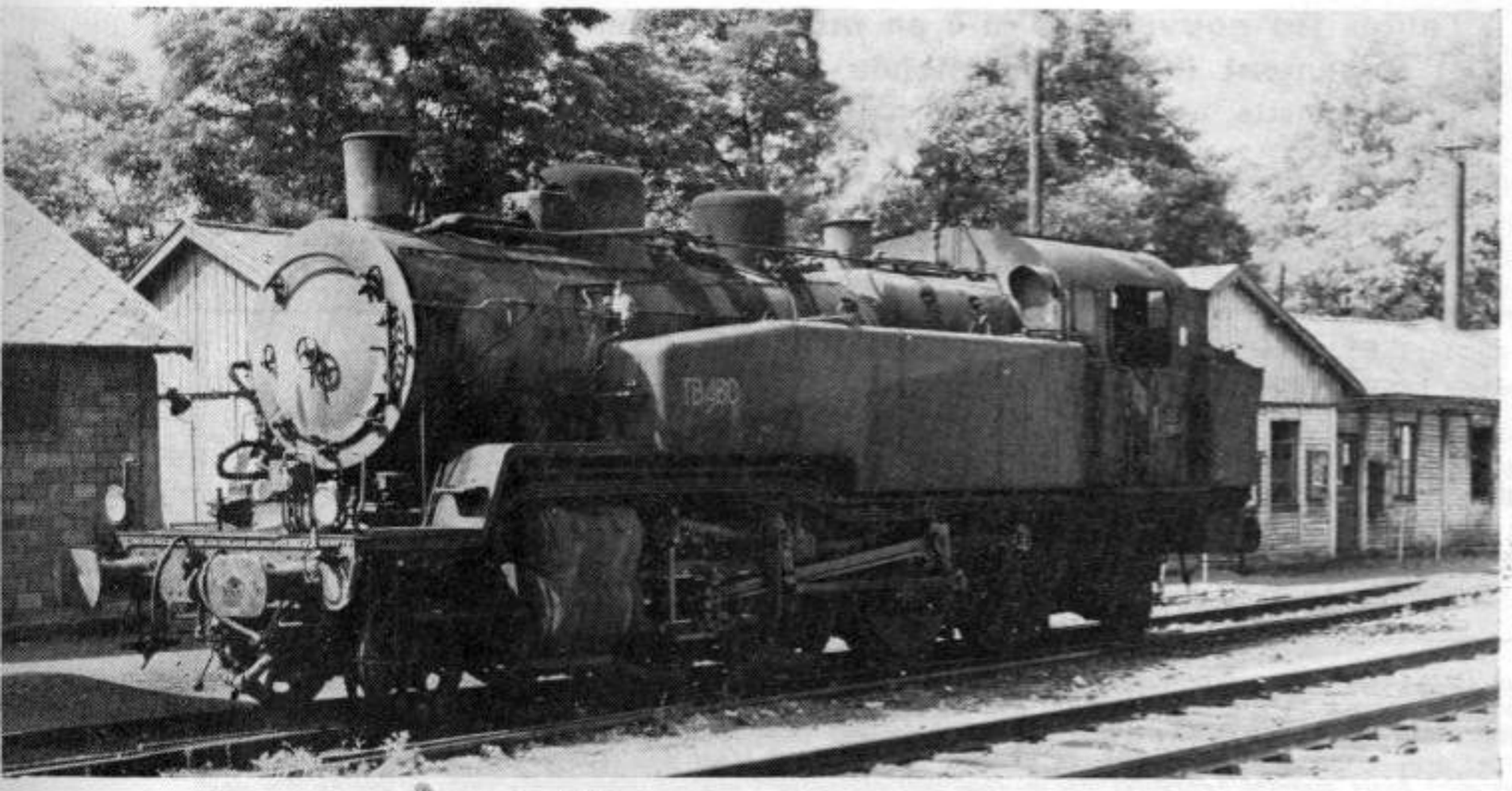
La proximité d'un quartier résidentiel imposait un paradoxe au dépôt de Nogent : les locomotives à vapeur ne devaient pas fumer !...

Cliché Loco-Revue

Le dépôt de Nogent - Vincennes un sujet idéal en HO

par J. LAVIE

Faisant suite à l'article de J. Perraud « De la Bastille à Vincennes, adieux à la vapeur, un embarcadère et trois stations », publié dans notre dernier numéro, il nous a paru intéressant d'illustrer dans ces pages le vieux dépôt Nogent-Vincennes qui desservait cette fameuse ligne. Ce sera l'occasion aussi de présenter à nos lecteurs un ensemble très facilement transposable en HO.



Locomotive 1 141.T B - 460 Cliché Loco-Revue

A la sortie de Paris, près de la gare de Nogent-sur-Marne, dans un quartier à caractère résidentiel, se trouve le dernier dépôt 100 % vapeur de la SNCF.

Il ne possède pas le gigantisme des anciens dépôts parisiens de La Chapelle, La Vilette ou des Batignolles, mais il séduira tout particulièrement l'amateur de l'échelle HO désireux de posséder un réseau « old-timer », où seules de vieilles « bouillottes » auront le droit de rouler.

Les installations fixes

(voir schéma page suivante).

Elles sont réduites, le tracé des voies, couvrant une superficie peu importante, n'a guère besoin d'être sim-

plifié. Ce type de dépôt pourra parfaitement servir, par exemple, de complément au réseau C, page 27, de la plaquette « Le chemin de fer passion »*, réseau qui, avec ses deux gares terminus, possède incontestablement un caractère « Bastille ».

Les constructions sont peu nombreuses.

Les bâtiments administratifs pourront être figurés par les modèles Vollmer 5610 et 5612, repeints en gris ou en rouge brique. Les quais à briquettes seront réalisés en carton. Le chantier à combustible est dénué de toute complication : 3 pelleteuses sur chenille remplacent le classique « toboggan » (pelleteuse Matchbox ou Wiking). La remise à une voie sera une remise Jouef, munie de portes. La petite plaque tournante extérieure sera fabriquée d'une façon figurative, car elle ne sert pratiquement pas en réalité.

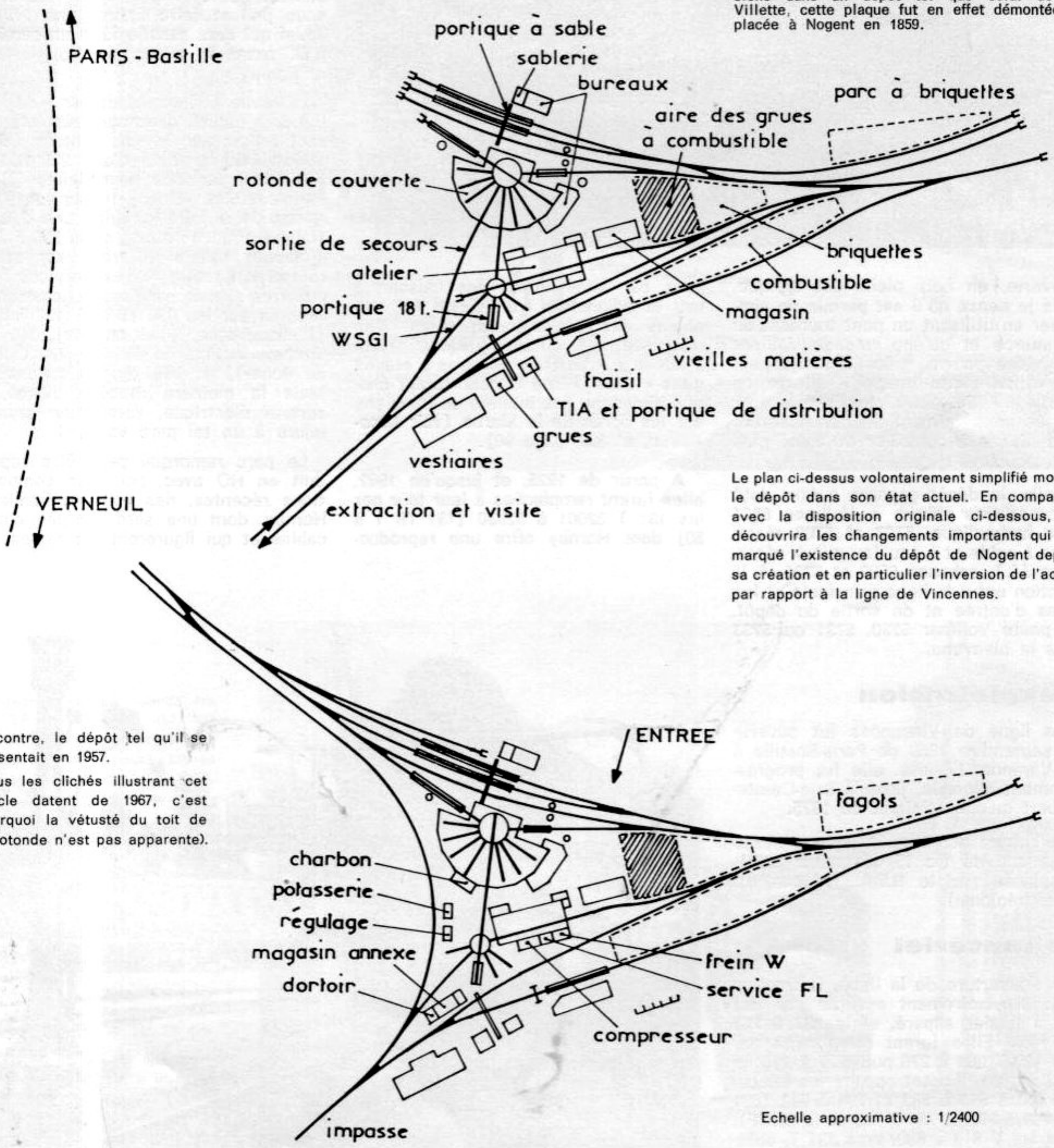
La rotonde avec sa plaque tournante couverte, qui date des débuts des chemins de fer de l'Est — puisqu'elle fut construite initialement (en 1849) pour le dépôt de la Vilette** — est un des éléments caractéristiques de ce dépôt. Depuis son installation, en 1859, on n'y a jamais touché ! Le toit de la rotonde est vétuste et possède des trous par où apparaît la charpente de bois. L'ensemble du bâtiment dégage aujourd'hui une atmosphère particulièrement délabrée.

La réalisation d'un tel ensemble à l'échelle HO pose évidemment quelques difficultés si l'on veut respecter les dispositions réelles. Bien sûr, les puristes diront que la plaque tournante

---

* Franco aux éditions Loco-Revue, 9,00 F.

** Jugée rapidement de trop petites dimensions dans un dépôt tel que celui de La Villette, cette plaque fut en effet démontée et placée à Nogent en 1859.



Le plan ci-dessus volontairement simplifié montre le dépôt dans son état actuel. En comparant avec la disposition originale ci-dessous, on découvrira les changements importants qui ont marqué l'existence du dépôt de Nogent depuis sa création et en particulier l'inversion de l'accès par rapport à la ligne de Vincennes.

Ci-contre, le dépôt tel qu'il se présentait en 1957.

(Tous les clichés illustrant cet article datent de 1967, c'est pourquoi la vétusté du toit de la rotonde n'est pas apparente).

Echelle approximative : 1/2400

couverte, en bois plein, est typique, mais je pense qu'il est permis de simplifier en utilisant un pont tournant du commerce et qu'une rotonde Vollmer à 3 voies pourra, grâce à son aspect du « bon vieux temps » effacer ce sacrilège ! En outre, les manœuvres sur un pont tournant découvert seront plus aisées à contrôler et aussi plus spectaculaires !

Enfin, le dépôt gagnera a être doté d'accessoires divers : Vollmer 6524 grue hydraulique, 5707 et 5708 réservoirs à sable et à eau (ou mieux réservoirs J.L.), cabanes 6509 et 5721. A la jonction entre la ligne principale et les voies d'entrée et de sortie du dépôt, un poste Vollmer 5730, 5731 ou 5733 sera le bienvenu.

L'exploitation

La ligne de Vincennes fut ouverte en septembre 1859 de Paris-Bastille à La Varenne. Ensuite, elle fut progressivement allongée, jusqu'à Brie-Comte-Robert qu'elle atteignit en 1875.

A l'heure actuelle, la ligne a cessé toute activité (le 15 décembre 1969), remplacée par le R.E.R. (réseau express régional).

Le matériel

A l'ouverture de la ligne, la traction était provisoirement assurée par des 120 à tender séparé, série 223 à 242 de 1853. Elles furent remplacées par des 120 T 261 à 276 puis 277 à 285 de 1867 à 1881. Vinrent ensuite les fameuses 031 T 613 à 683 et 734 à 742 (031 TA 613 à 683 et 734 à 742 de la SNCF), puis les V 613 à 683, type 131 T, obtenues par allongement des caisses à eau et adjonction d'un bissel AV des engins des séries précédentes. Ces machines ont circulé jusqu'en 1925, attelées aux illustres voitures à étages dites « Bidel » ,qui transportèrent chaque dimanche des milliers de Parisiens sur les bords de la Marne (voir *Loco-Revue,* n° 303, page 90).

A partir de 1925, et jusqu'en 1962, elles furent remplacées à leur tour par les 131 T 32001 à 32050 (131 TB 1 à 50) dont Hornby offre une reproduction fort correcte. Progressivement, les 131 furent remplacées par des 141 TB, série 401 à 512 de 1960 à 1963, équipées de la réversibilité. Mentionnons que la maison Clarel, 25, rue de la Roquette Paris-11e, sort une maquette de cette 141 TB, d'une grande finesse, sur châssis Jouef (140 C).

L'amateur pourra également faire figurer sur son réseau des machines de manœuvres de la région Est effectuant divers services, tels que la traction des wagons à combustible dans le dépôt (à l'heure actuelle 040 TX). Cette dernière machine, ainsi que les 131 TA et 031 TA, ne sont malheureusement pas reproduites en HO, mais vous pouvez faire figurer une 140 C Jouef qui sera censée faire un service R.O. entre le triage de Noisy-le-Sec et Reuilly.

La revue « Chemins de fer » de l'A. F.A.C. a publié, dans son très intéressant article sur le parc moteur de la région Est, la photo d'une 230 B 501 à 890, en partance pour Reims (!) à Paris-Bastille... Donc, n'ayez pas de scrupules à faire circuler une 230 F (Liliput, France Trains) ou la 230 F 694 à tender bassin (Clarel), sur votre réseau « Bastille ». Les services manœuvres et marchandises pourront être assurés par les 030 TB 125, 130 à 134 (T³ Prussienne, Röwa ou Trix), 040 TA (transformation de la 040 TA Ouest de Jouef), et 040 D (Fleischmann). Mais la moindre motrice diesel et surtout électrique, serait une grande injure à un tel parc vapeur !

Le parc remorqué peut être reproduit en HO avec, pour les compositions récentes, des voitures banlieue Hornby, dont une sera équipée d'une cabine et qui figureront les rames ré-

Clichés Loco-Revue

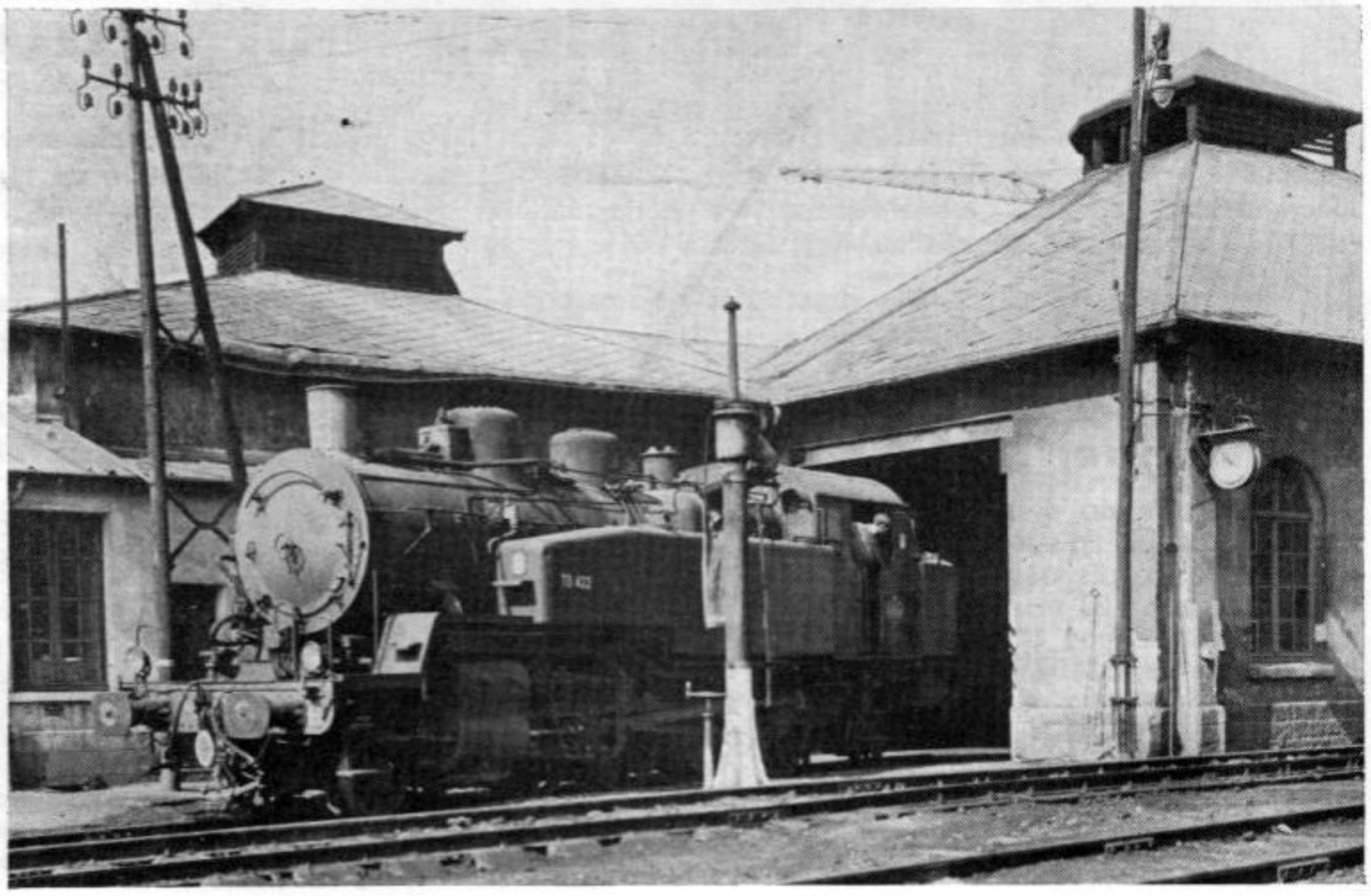
Ci-dessus, sous la rotonde, les 141 TB 422, 497, 461, 457, 437 et 477 sont sagement réunies autour de la fameuse plaque tournante couverte (juillet 1967).

Ci-contre, un des accès de la rotonde (l'arrière de la 422 qui entre ici, est visible sur la photo précédente).

Page 124 :

— Le parc à combustible avec une grue sur chenille en action pour charger la 141 TB 429.

— La 141 TB 460 sur une fosse de visite (Cliché Le Guay).



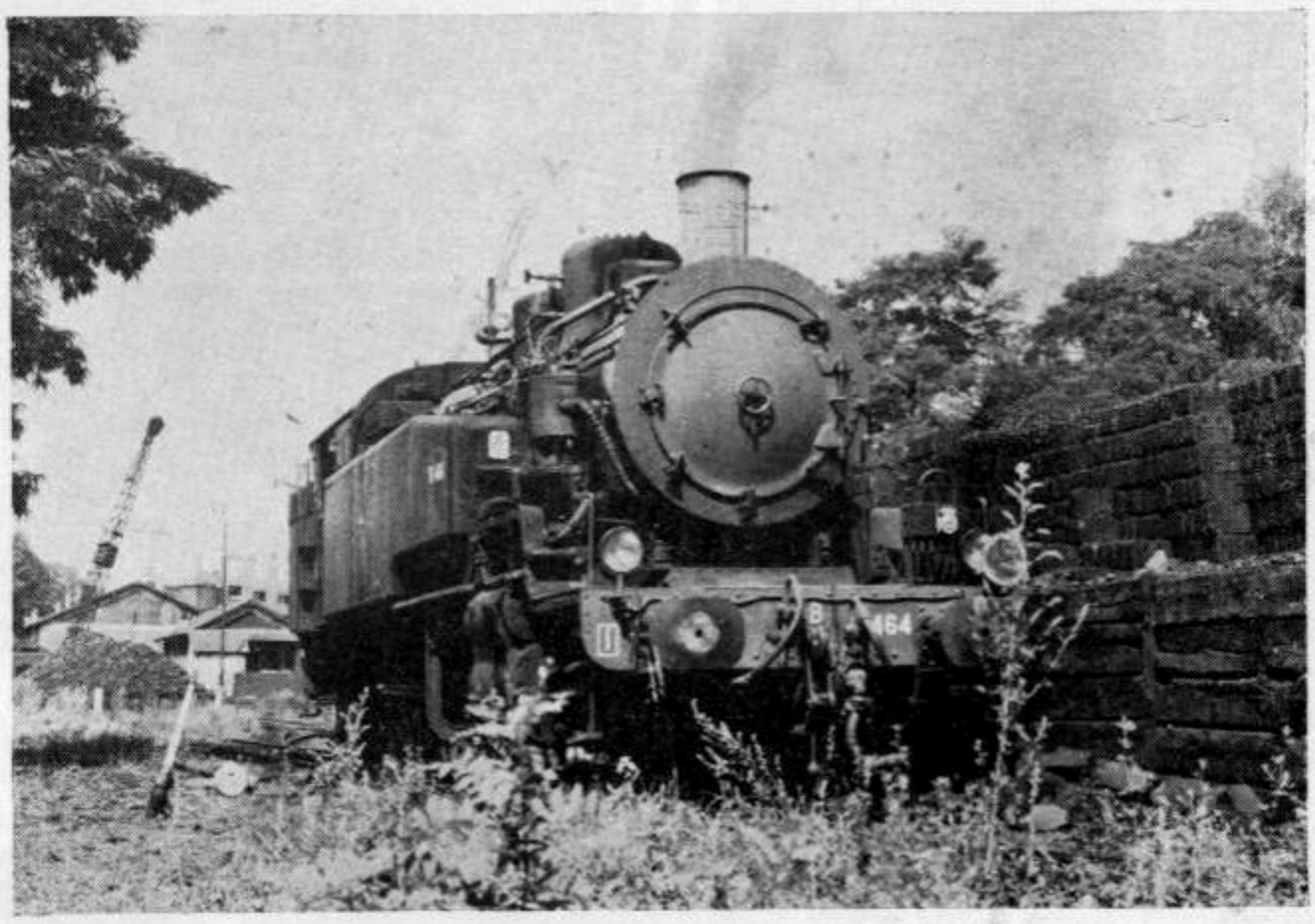
versibles accouplées aux 141 TB, dans la composition suivante (en partant de la machine qui tire « par le nez ») : 2 voitures 2e cl., 1 voiture 1re cl., 1 voiture 2e cl. avec cabine (175 t). En cas d'affluence, on peut renforcer à 7 voitures (300 à 350 t) .

Mais, pour évoquer la belle époque du dépôt, il sera plus réaliste d'employer les voitures suivantes :

— Liliput (Bmyf et Cmyf) réf. 285 F2, F3 et F, toutes particulièrement réussies, accouplées aux 131 TB Hornby. Celles-ci reviendront toujours en tête du train au terminus, mais il sera inutile de les « tourner », comme en réalité.

— France-Trains à portières latérales 1re cl., 1/2e cl. 1re et 2e cl., 3e cl., type T.Y.

La ligne de La Bastille n'est plus, mais il ne tient qu'à vous de la faire revivre sur votre installation. Un réseau réalisé sur ce thème favorisera ceux qui ne peuvent disposer de beaucoup de place et, sans présenter le modernisme et la technicité de certaines installations d'inspiration plus moderne, il vous procurera, je l'espère, beaucoup de joie. ■



Cliché
Le Guay

Au club de Nice, le réseau en N de Monsieur Paul Brévard

L'Association des modélistes ferroviaires de Nice Côte d'Azur est particulièrement dynamique et ses activités s'étendent à toutes les disciplines du train miniature : construction et exploitation de réseaux HO et N, réalisation de locomotives à vapeur à grands écartements ou de modèles aux échelles courantes (voir trucs et moyens dans ce numéro), visites d'installations réelles, expositions, etc...

Le réseau en N que nous présentons aujourd'hui est l'œuvre d'un des membres de l'AMFN, M. Paul Brévard, à qui nous laissons le soin de présenter sa réalisation.

Un réseau fonctionnel

Je dois dire de suite que je suis partisan de l'exploitation intensive d'un réseau. Je disposais d'un plateau de 2,50 m sur 1,20 m et il faut reconnaître que sur une surface de 3 m² je ne pouvais pas faire grand-chose en HO. C'est une des raisons qui m'ont fait adopter le N et sur ce même plateau, je peux maintenant faire circuler 8 à 10 trains simultanément, grâce au réseau que je viens de réaliser à l'échelle du 1/160.

Principe de base

J'ai consulté de nombreux ouvrages traitant de plans, mais aucun de ceux-ci n'étant à ma convenance, j'ai étudié une idée de mon ami M. Moulierac sur le principe d'un réseau comportant plusieurs circuits indépendants, de sens opposés, pouvant être reliés entre eux sans changement de polarité. J'ai donc tracé deux circuits de sens opposé en ovale classique. Le problème consistait à les réunir sans interruption de la circulation et sans inversion de la polarité. J'ai imaginé pour cela un troisième circuit de liaison en "saut de mouton" et une gare de triage desservant l'ensemble. Le tracé définitif apparaît sur le plan ci-contre.

Nous pouvons constater qu'avec une seule source de traction, un train peut parcourir entièrement le réseau, et qu'il passe plusieurs fois devant la gare principale dans des sens opposés sans qu'il soit besoin de manipuler le changement de sens de marche.

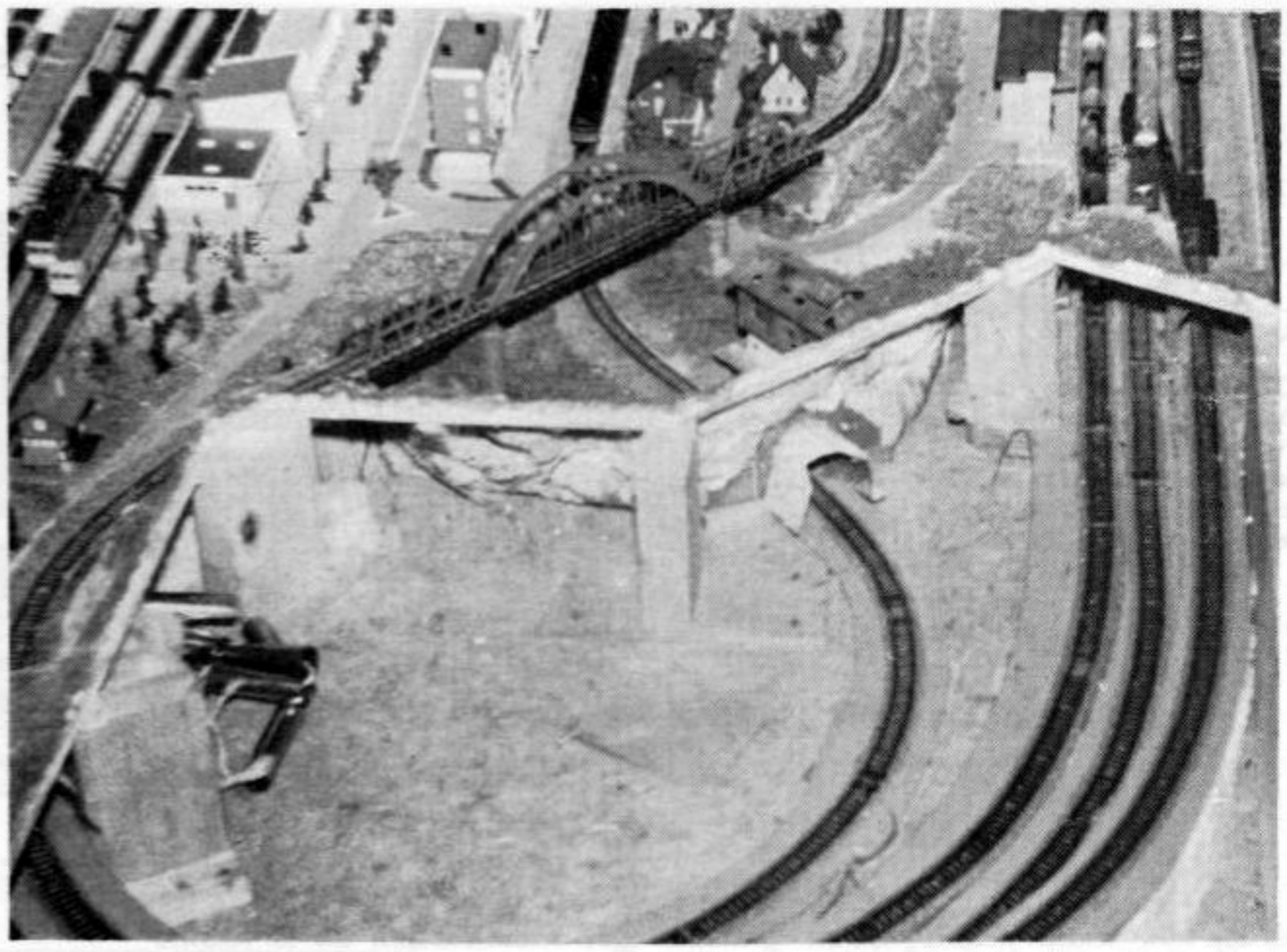
Matériel roulant

J'apprécie beaucoup le matériel américain d'Atlas Rivarossi, particulièrement les vapeur 040 et 231, mais ce réseau est prévu pour faire circuler le plus possible des convois français en voyageurs et européens en marchandises.

Le N étant encore adolescent, je me contente de mes six rames françaises, en espérant que l'avenir me permettra d'agrandir mon parc par l'acquisition de nouveautés françaises. Voici la composition des principaux convois circulant actuellement :

— BB 20006 avec les voitures banlieue SNCF 1re et 2e classes (Minitrix).
— BB 9200 avec sa rame Mistral (Rapido).
— BB Capitole (Rapido) avec sa rame.
— CC 7100 (Rapido) tirant une rame de wagons inox (Lima).
— Diesel 67000 avec une rame de différentes voitures CIWL (Lima).
— BB 69000 avec une rame SNCF (Atlas Rivarossi).
— 231 Minitrix et 132 T Rapido vapeur en tête des convois marchandises.

La BB 69000 de fabrication "maison" a été montée à partir de deux caisses de 67000 et d'un châssis-moteur Rivarossi (allongé de 11 mm). Avec ses 4 roues bandagées et son poids augmenté, cette machine a tiré 148 essieux (5 mètres de longueur) à pleine vitesse comme à l'extrême ralenti. Qui dit mieux ?



Document P. BRÉVARD

Le décor du coin montagne est amovible pour permettre l'accès intégral aux voies cachées (dépannage, pose de caténaire).

Conclusion

Dans ma description, je n'ai pas trop insisté sur les détails techniques (coupures, signalisation, etc.), mon désir étant surtout de faire connaître aux lecteurs le principe de ce réseau comportant trois circuits indépendants pouvant être réunis sans arrêter le trafic et sans inverser la polarité. Tous les convois partant des voies de triage, il est facile de faire rentrer un train en triage pendant qu'un autre va prendre sa place sur les circuits.

Naturellement, ce réseau est valable pour le HO, mais combien de modélistes au 1/87 devraient abattre des cloisons pour une exploitation semblable comportant une dizaine de locos et près de 70 wagons. ■

Les 140.C Est et Ouest sur votre réseau

Comment multiplier par 10 la 140.C JOUEF

par Xavier JACQUET

Deuxième partie

(voir également nº 303)

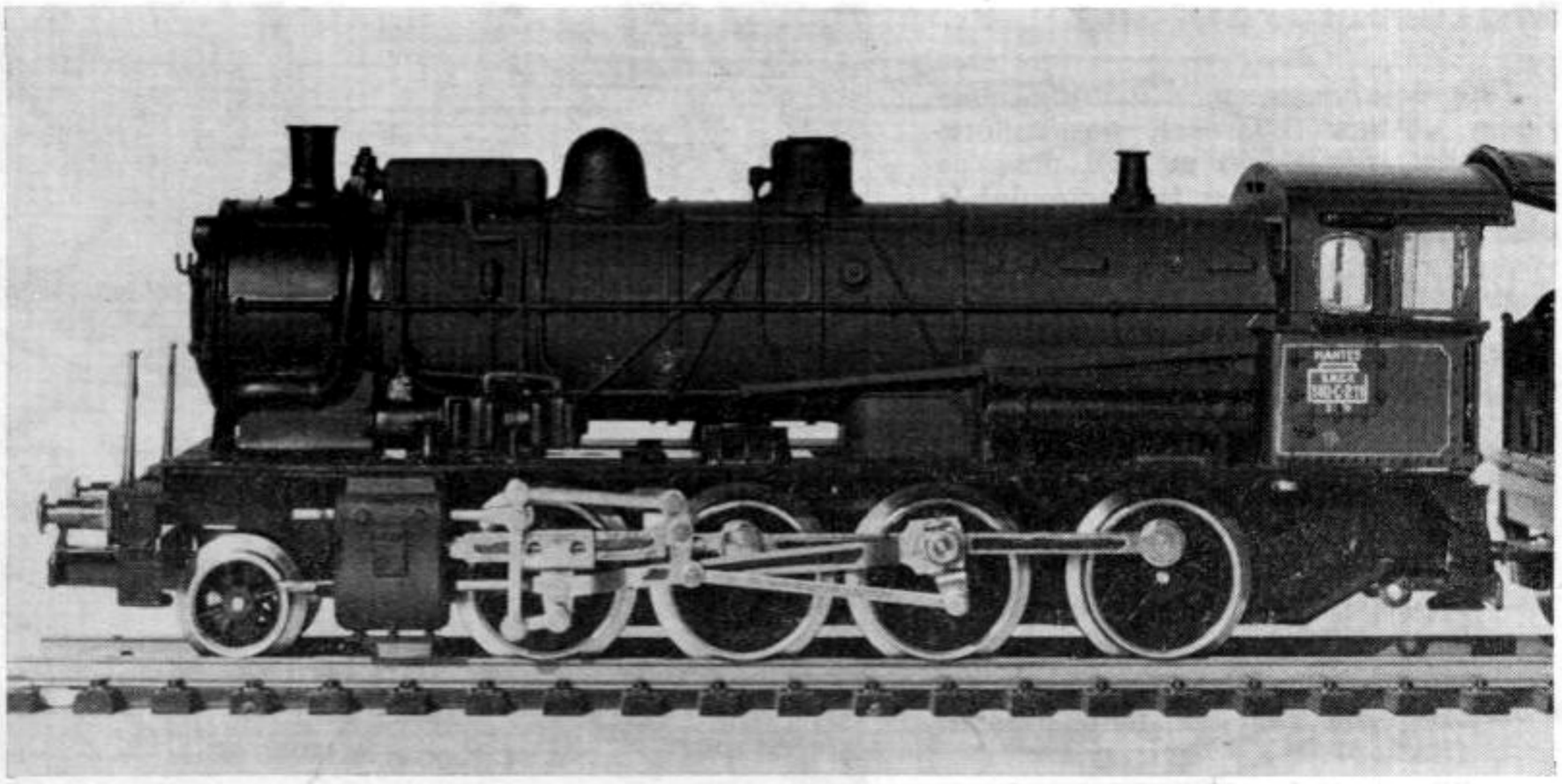
Des articles ayant déjà été consacrés par la presse spécialisée à la transformation des parties mécaniques et électriques ainsi que de la décoration du modèle Jouef, je ne reviendrai pas sur ce sujet afin d'éviter toute répétition.

1) **Matériaux utilisés**

La locomotive étant réalisée en polystyrène, je me suis orienté vers une construction homogène. Pour cela je me suis procuré des plaques de polystyrène blanc de 1 mm et 0,25 mm d'épaisseur (fabriquées par la firme anglaise Beilona), au prix de 2 francs environ les deux feuilles de 220 × 160 millimètres (en 1 mm d'épaisseur) et les quatre feuilles de 220 × 160 mm (en 0,25 mm).

Je dois vanter les mérites de ce matériau qui se découpe aussi bien

Ces plaques de polystrène sont disponibles en Belgique au Comptoir Déthiel, Chaussée de Haecht, 127, 1030 BRUXELLES (tél. (02) 18 23 94).



Le modèle transformé par M. Jacquet.

On remarque les modifications de la cabine et le réchauffeur d'eau ACFI (pompe sur le tablier et chambres entre la cheminée et le dôme).

Cliché X. JACQUET

avec une lame X-acto qu'un grattoir ou des ciseaux, tant en 25/100 qu'en 100/100.

Les éléments découpés se façonnent soit à la lime, comme le métal, soit à l'air chaud, pour obtenir des formes tourmentées. Le générateur d'air chaud peut être un sèche-cheveux, mais il faut veiller à ne pas souffler de l'air à une température trop élevée.

Les divers éléments sont assemblés par collage au moyen de colle Britfix ou similaire.

Il faut également un peu de laiton de 2/10 d'épaisseur, un jet de laiton de ∅ 5 mm, quelques chutes de corde à piano de 3/10, ainsi qu'un morceau de plastique transparent (faux-col de chemise neuve, par exemple).

J'utilise en outre les chutes de polystyrène que l'on trouve dans toutes les boîtes de construction et dont le diamètre varie de 3 à 8 mm environ suivant les modèles.

2) **Modification de la cabine**

a) Réaliser les fenêtres latérales coulissantes en se référant au plan et aux figures 1, 2 et 3.

Les glissières (pièces 1 et 1 *bis*) sont obtenues en laiton de 2/10, mis en forme sur de la corde à piano de 3/10, découpé à ras, puis ouvert en tirant sur l'extrémité non coudée de la corde à piano (voir fig. 3). Noter que la pièce 1 (glissière supérieure) doit être munie d'une patte d'accrochage à la cabine.

Les vitrages sont découpés dans le plastique transparent (pièces 2), aux dimensions de 10 × 8 × 0,2 mm.

Peindre sur les vitres un cadre brun en ayant soin de tenir compte, en haut et en bas, de la partie qui sera dissimulée à l'intérieur des glissières.

b) A l'arrière, l'abri de la machine reçoit deux panneaux découpés dans le polystyrène de 0,25, suivant le plan et la figure 1 (pièces 3). Faire des rainures au canif pour imiter le bois et découper les fenêtres au couteau X-acto.

Peindre en brun foncé.

c) Le raidisseur de toiture (pièce 4) est découpé dans le polystyrène de 0,25 et ajusté à la courbe du toit de la cabine.

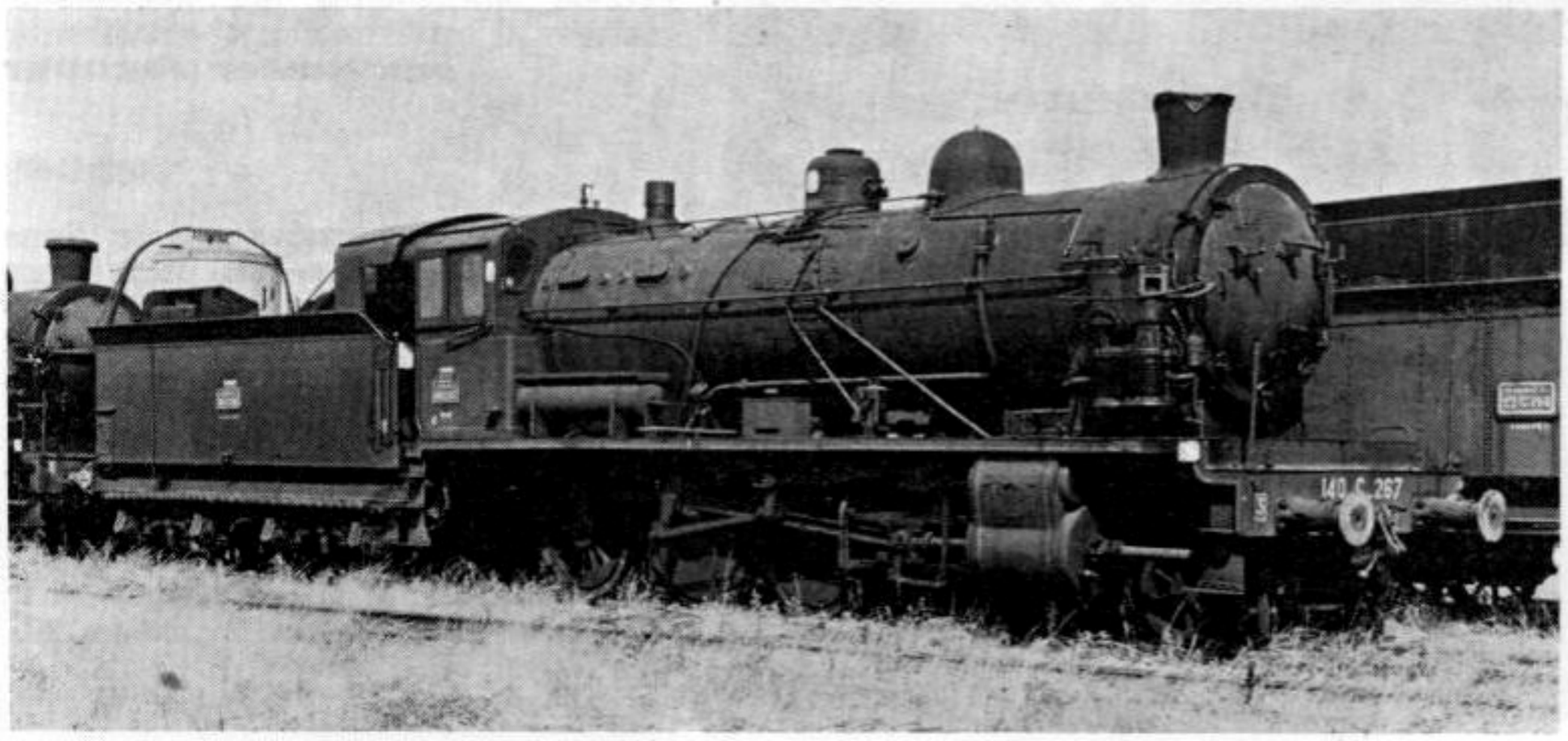
d) Le montage s'effectue comme suit :

Faire un trou près de la fenêtre latérale (fig. 1) au moyen d'une épingle et enfiler la patte de la glissière supérieure. Coller la glissière à la colle UHU universelle.

Eliminer au couteau X-acto la main courante 5 (fig. 1) et coller la glissière inférieure (UHU).

Pendant le collage, insérer les glaces pour vérifier le parallélisme des glissières.

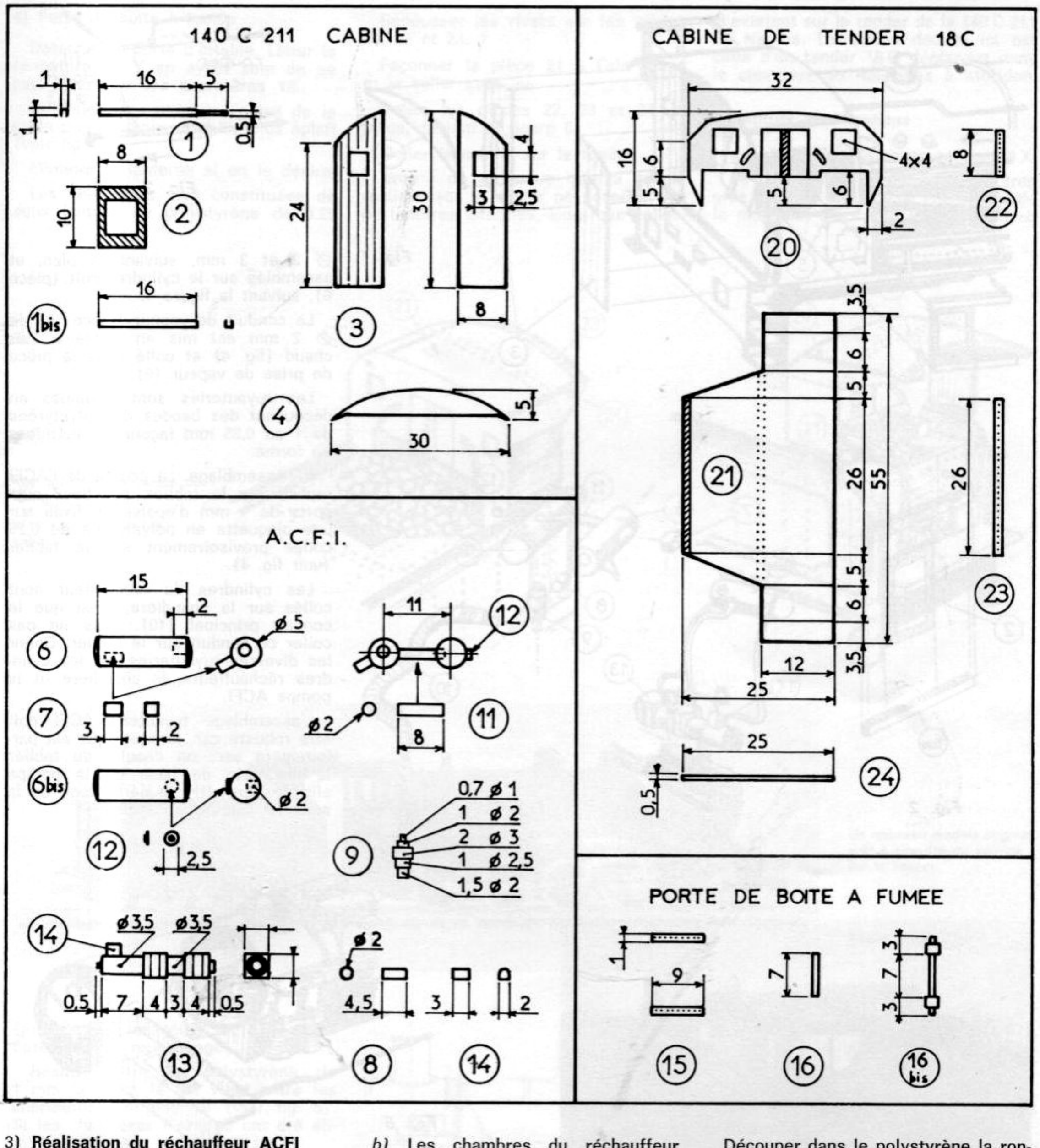
Enfin, coller les panneaux arrière et le raidisseur de toiture.



ERRATUM — Dans notre précédent numéro, une coquille a transformé la machine 3 140 . C 361 en 140 . C 36 dans le tableau de la page 83. Cette erreur s'est répercutée dans la légende de la photo du bas de la page 82 où il convient également de lire 140 . C 361.

140 . C 267 et tender 18 . C 491.

Cliché LE GUAY



3) **Réalisation du réchauffeur ACFI**

a) La pompe (pièce 13) est obtenue à partir d'un jet de polystyrène de 8 mm de diamètre et de 20 mm de longueur, limé pour obtenir un parallélépipède de 4 mm de côté. Façonner ensuite à la lime les parties cylindriques au ∅ 3,5 mm, suivant le plan.

Dans un jet de ∅ 3 mm, limer la pièce 14 et la coller en bonne place sur la pompe (voir plan et fig. 4).

b) Les chambres du réchauffeur (pièces 6 et 6 *bis*) sont obtenues à partir du jet de laiton de ∅ 5 mm. Couper le jet à 17 mm de longueur et arrondir les extrémités pour conserver une partie cylindrique de 15 mm.

Percer le réservoir droit (chambre de mélange) en bout au ∅ 2 mm, sur 2 mm de profondeur (voir plan pièce 6). Percer les deux réservoirs au ∅ 2 mm, suivant le plan.

Façonner les pièces 7 et 11 dans un jet de ∅ 3 mm (plan et figure 4).

Découper dans le polystyrène la rondelle 12 de ∅ 2,5 mm qui est à repousser au poinçon et à coller sur le cylindre gauche (chambre d'eau chaude) suivant la figure 4.

Coller la pièce 7 sur le cylindre droit et assembler les deux réservoirs (6 et 6 *bis*) sur la conduite de communication (pièce 11).

c) La prise de vapeur (pièces 8 et 9) est réalisée dans des jets de

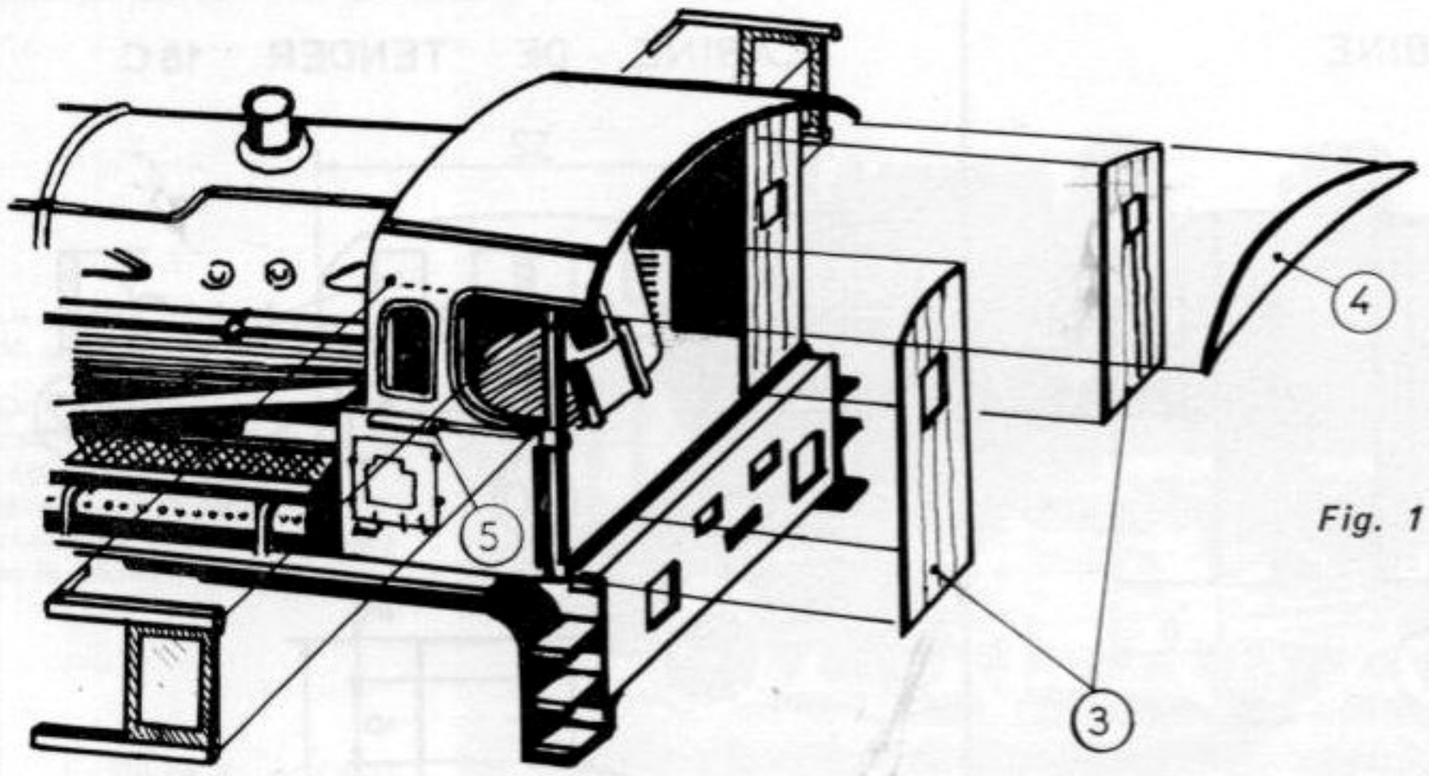


Fig. 1

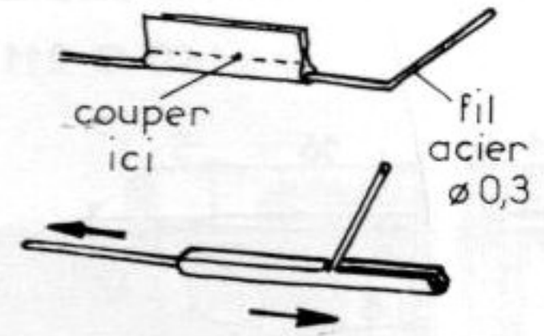


Fig. 3

Ø 2 et 3 mm, suivant le plan, et assemblée sur le cylindre droit (pièce 6), suivant la figure 4.

Le conduit de vapeur (pièce 10) de Ø 2 mm est mis en forme à l'air chaud (fig. 4) et collé sous la pièce de prise de vapeur (9).

Les tuyauteries sont obtenues en découpant des bandes de polystyrène de 1 ou 0,25 mm façonnées et mises en forme.

d) Assemblage. La pompe de l'ACFI repose sur le tablier, sur deux supports de 1 mm d'épaisseur, fixés sur une plaquette en polystyrène de 0,25 collée provisoirement sur le tablier (voir fig. 4).

Les cylindres du réchauffeur sont collés sur la chaudière, ainsi que le conduit principal (10), mais ne pas coller ce conduit sur le tablier. Coller les diverses tuyauteries sur les cylindres réchauffeurs, la chaudière et la pompe ACFI.

L'assemblage tuyauterie - ACFI doit être robuste car, lorsque tout est parfaitement sec, on décolle du tablier la plaquette de base de la pompe afin de permettre le démontage de la machine comme à l'origine.

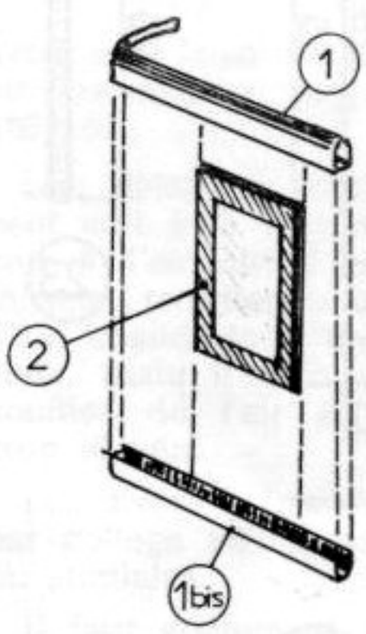


Fig. 2

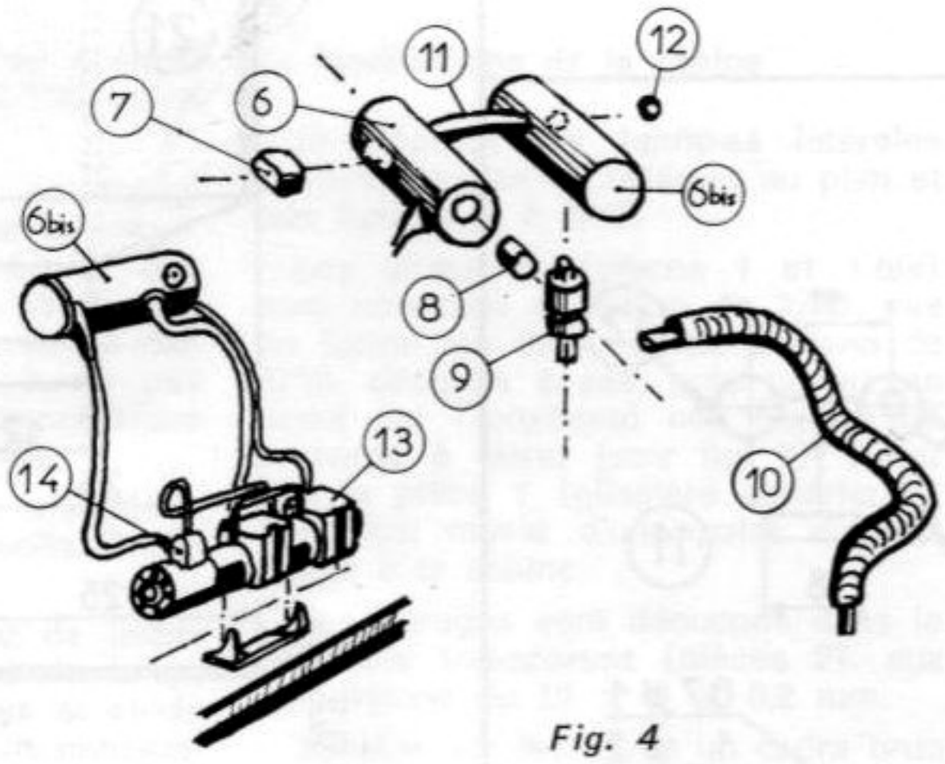


Fig. 4

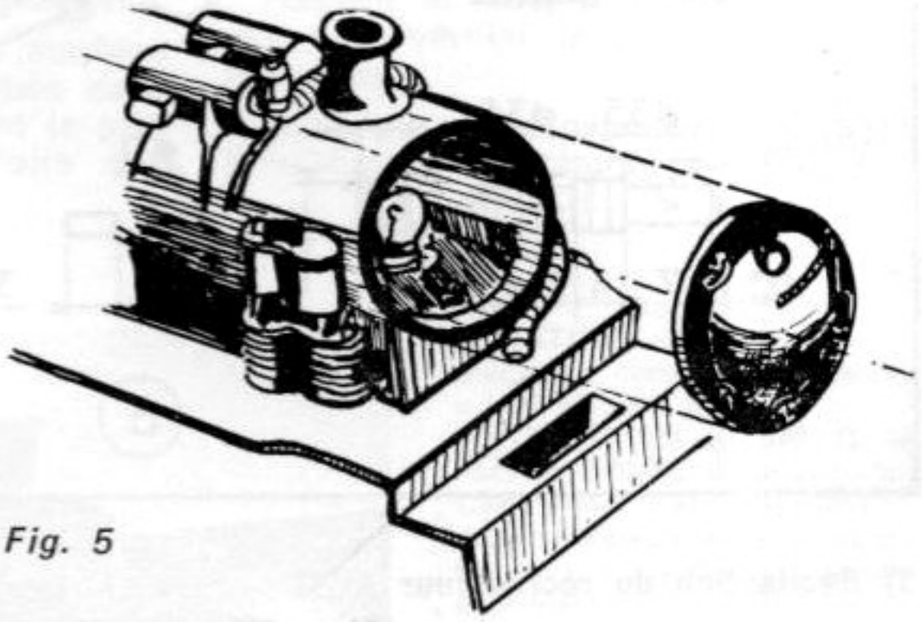
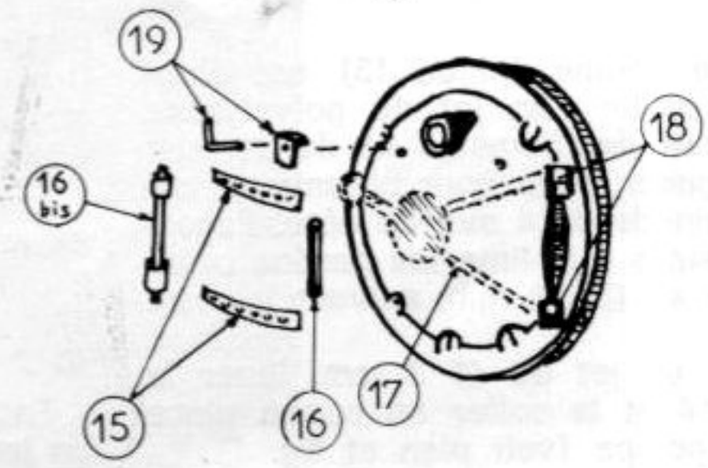


Fig. 5

Cliché R. HELT

Aspect de l'ensemble réél loco-tender accouplés



4) **Porte de boîte à fumée**

Détacher la porte d'origine. Limer la fermeture en Y en ayant soin de ne pas détériorer les charnières 18.

Diminuer au maximum l'ogive de la porte pour obtenir un galbe plus aplati (voir fig. 7).

Eliminer la lanterne si on le désire.

Les charnières sont constituées de deux bandes de polystyrène de 0,25 (pièces 15), les têtes de rivet étant obtenues par repoussage.

Réaliser dans le polystyrène de 1 mm la pièce 16 qui vient entre les charnières d'origine 18 (voir fig. 5). Si les charnières d'origine ont été éliminées, réaliser la pièce 16 *bis*.

Les pièces 19 sont réalisées en laiton de 2/10 et corde à piano de 3/10.

5) **Le tender**

Découper dans le polystyrène la pièce 20 en 1 mm d'épaisseur et les pièces 21, 2 × 22, 23 et 2 × 24 en 0,25 d'épaisseur.

La pièce 20 est découpée aux ciseaux, au couteau X-acto et à la lime.

Repousser les rivets sur les pièces 21, 22 et 23.

Façonner la pièce 21 à l'air chaud et la coller avec 20.

Coller les pièces 22, 23 et 24 en place, suivant la figure 6.

Coller la cabine sur le tender.

Note : on remarque que la cabine réalisée sur le tender ne possède pas de fenêtres latérales, alors que celles-ci existent sur le tender de la 140 C 211 de Nantes. La cabine décrite ici est celle d'un tender 18 C découvert dans le cimetière de machines à Mézidon.

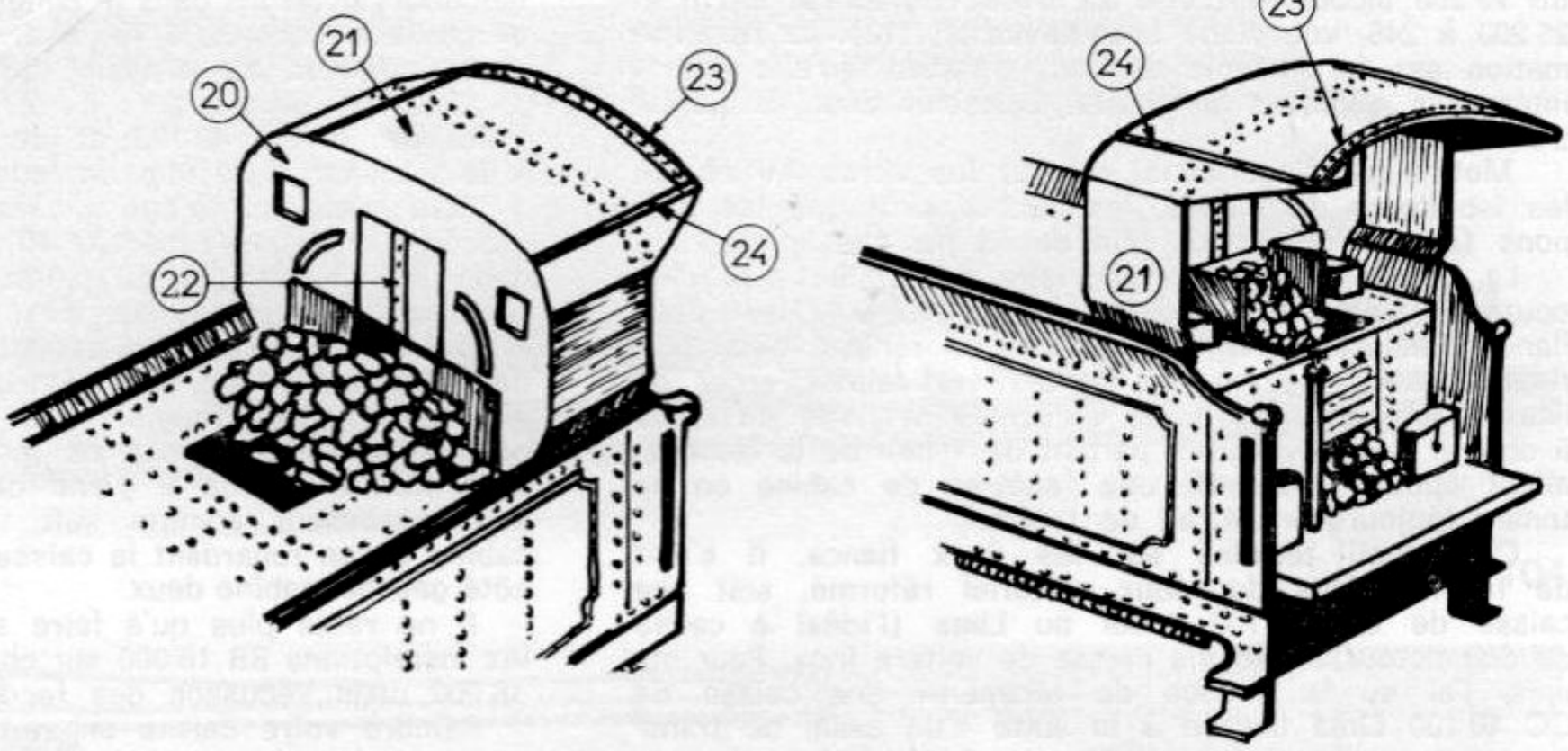
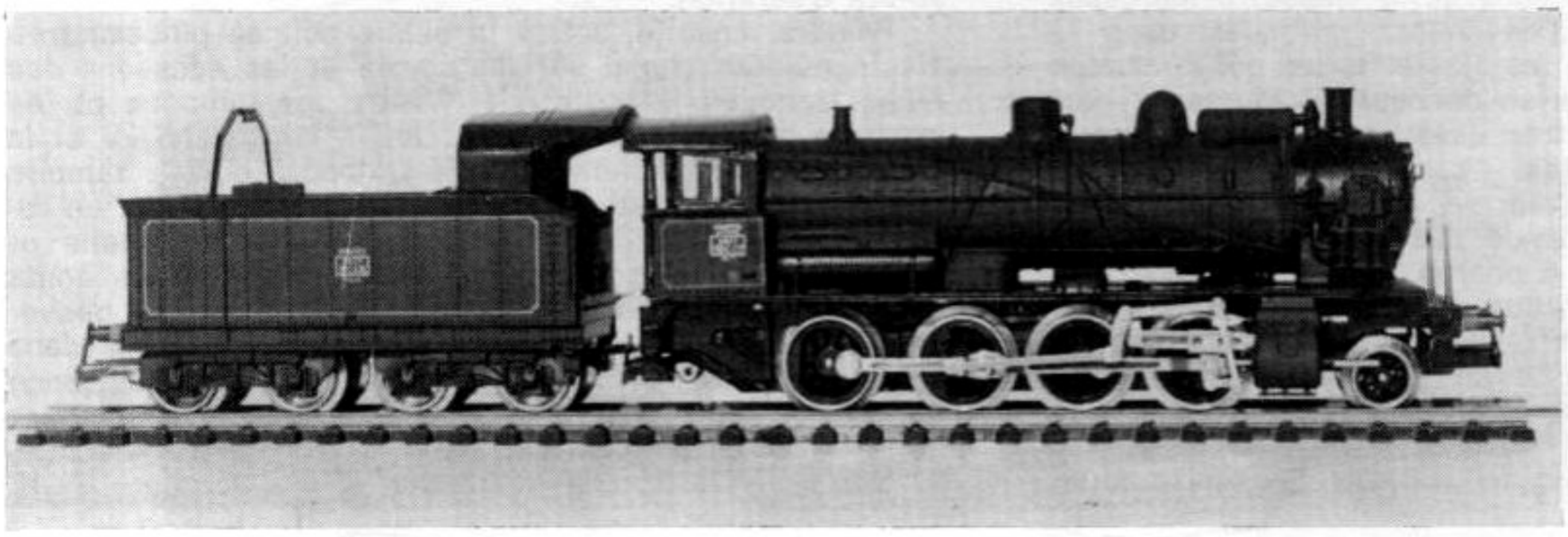


Fig. 6

Réalisation de la cabine du tender.

(Voir également le plan page 131).



Un nouveau modèle original, prêt à prendre du service sur le réseau.

Cliché X. JACQUET

6) **Autres modifications**

a) 140 C type Est avec tender 34 X.

Le tender 34 X de Fleischmann, trop gros, détruit totalement l'harmonie de la machine, alors que le modèle Trix, réalisé à la même échelle (1/87), reproduit très bien l'impression d'ensemble réelle.

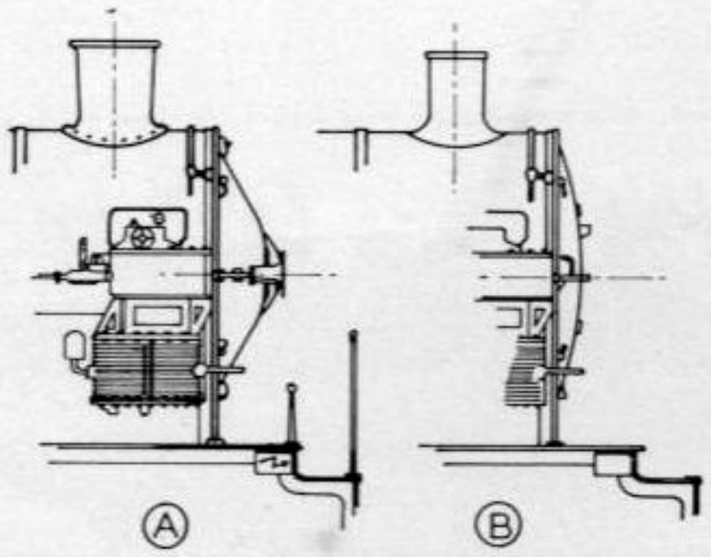


Fig. 7

A — Porte unifiée, échappement Lemaitre.
B — « d'origine, « Nord.

b) Les deux réservoirs d'air comprimé peuvent être installés du côté droit de la machine (voir photo). Décoller le réservoir gauche et le recoller à droite. Eliminer les plates-formes qui le recouvrent habituellement.

c) L'échappement Lemaître se caractérise par une cheminée plus grosse et plus évasée. Celle-ci devra donc être refaite entièrement suivant la figure 7 (échelle HO).

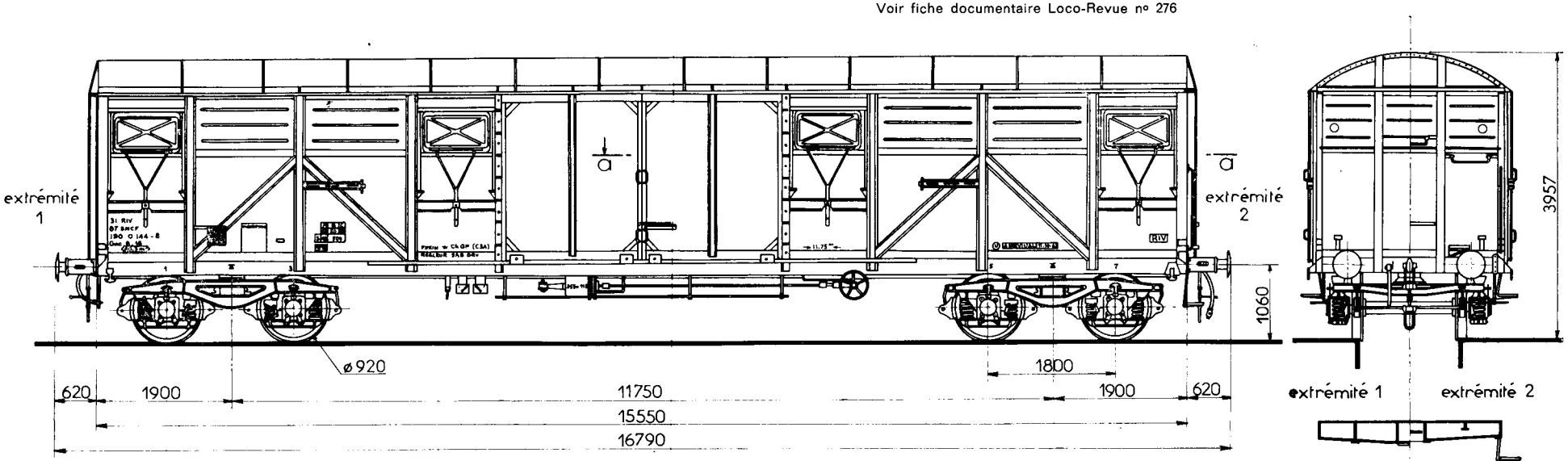
Il est évident que le choix des matériaux n'est pas limitatif : laiton, fer blanc ou bristol peuvent, par exemple, très bien convenir. ■

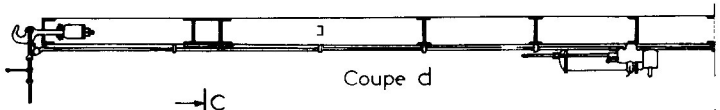
LE PLAN DU MOIS

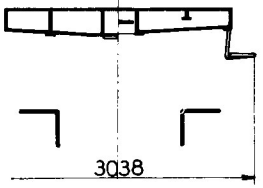
Wagon couvert de grande capacité à bogies type .Gas 8 16

(série 31.87.190.0.000 à 191.1.799)

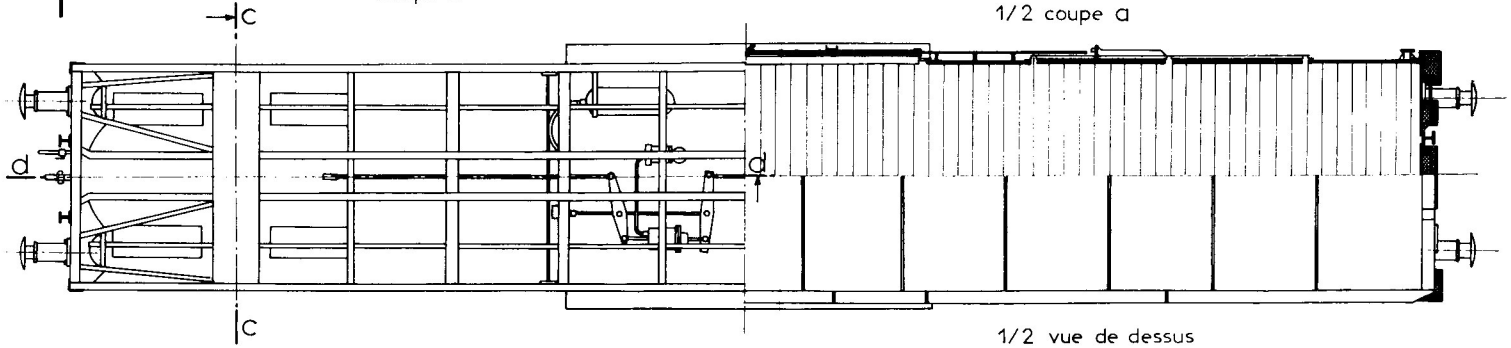
Voir fiche documentaire Loco-Revue nº 276







Coupe C



Echelle 1/87

D'après document P. PICHON